

SCHEDA 2 - Nuova Torre di Controllo

QUADRO DI SINTESI SCHEDA 2

INTERVENTO	PSA	S. COPERTA (mq)	N° PIANI	S.LORDA (mq)	h (m)	VOLUME (mc)	PROFONDITA' MEDIA DI SCAVO (m)	VOLUME DI SCAVO (mc)
Nuova torre di controllo		120		-	25	-	3	360
Nuova centrale Tecnologica		650	2	1.300	9	3.900	1	650
Blocco Tecnico		800	1	800	4	3.200	1	800
Urbanizzazioni		1.900	-	-	-	-	0,35	665
TOTALE		3.470	-	-	-	-		2.475

INVESTIMENTI PREVISTI

Investimenti	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Urbanizzazione area Nuova Torre di Controllo						€ 408.000,00				
Demolizione Torre di Controllo esistente									€ 150.000,00	

CRONOPROGRAMMA

PROGETTO	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028	Anno 2029	Anno 2030
Urbanizzazione area nuova torre di controllo															

DESCRIZIONE INTERVENTO

La realizzazione della nuova torre di controllo è uno degli interventi più importanti che verrà realizzato in fase 2. . Oggi il controllo del traffico aereo è gestito da ENAV la quale utilizza le strutture dell'aeronautica militare a sud della pista di volo.

In seguito al generale ammodernamento dell'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso, l'Enav S.p.A. ha previsto un programma di intervento per la costruzione della nuova TWR/BT, della centrale tecnologica e dell'anello MT per l'alimentazione degli apparati meteo e di assistenza al volo.

L'edificio TWR/blocco tecnico sarà dunque destinato ad ospitare i servizi operativi e le attività tecniche, gli impianti e gli apparati, gli uffici, i laboratori nonché gli impianti tecnologici a servizio della nuova infrastruttura.

Il progetto preliminare dell'opera, articolato sulla base delle "linee guida" contenute nel documento preliminare redatto da Enav S.p.A., si pone come ulteriore obiettivo il raggiungimento di una qualità architettonica/funzionale, con particolare riguardo alle problematiche del risparmio energetico e della sostenibilità ambientale (minimizzazione del fabbisogno energetico e dell'impronta ecologica in riferimento al ciclo di vita dell'opera comprendendo l'estrazione ed il trattamento delle materie prime, la fabbricazione ed il trasporto, la distribuzione e l'uso, il riuso/riciclo e smaltimento finale).

COMPATIBILITA' URBANISTICA

L'area destinata alla nuova torre di controllo non è all'interno del sedime aeroportuale e non è soggetta a particolari vincoli urbanistici.

ACCESSIBILITA', CARATTERISTICHE DIMENSIONALI, E GEOMETRICHE

Il nuovo blocco tecnico/TWR verrà realizzato su un lotto di 3500 mq (54x65m) situato all'interno del sedime aeroportuale. L'area, che dista circa 350 m rispetto all'asse pista e che sorge a ovest del piazzale aeromobili e dell'aerostazione "A. Canova", è contenuta all'interno del limite di pertinenza land-side.

Alle spalle del lotto, all'esterno del sedime, sono presenti costruzioni sparse distribuite lungo la S.R. n.515 "Noalese", mentre lateralmente vi sono alcuni edifici residenziali del demanio militare.

La collocazione del nuovo manufatto consente l'ottimale fruizione visiva delle infrastrutture di volo (testate, pista, via di rullaggio, piazzali di sosta), rispettando i vincoli aeronautici (transitional surface 1:7, IHS).

L'accesso è posto in prossimità del vertice nord-est del lotto. Sul lato nord, nell'area prospiciente l'accesso, vi è la centrale tecnologica; sul fronte opposto, nella parte centrale del lotto, è invece situato il blocco tecnico/TWR.



AMBITO DI INTERVENTO

SCHEDA 2 - Nuova Torre di Controllo

Riferimento TAV. di PSA

n° 9

Riferimento Cod. Piano Investimenti

-

Tutti gli edifici sono posti ad una distanza superiore a 5 m dalla recinzione doganale, nel rispetto delle vigenti prescrizioni di security. In prossimità dell'accesso, nel piazzale compreso tra i due edifici, sono sistemati i parcheggi. Con il prolungamento della copertura della centrale tecnologica viene inoltre creato un portico "su pilotis" che consente di disporre di stalli parcheggi coperti. Per il piazzale e l'area parcheggio è prevista una pavimentazione in conglomerato bituminoso.

Inoltre, per agevolare il monitoraggio della recinzione ai fini di security, verrà creato un anello pedonale/carrabile perimetrale al lotto, pavimentato con masselli in cls autobloccanti e di sezione pari a circa 4,50 m.

La recinzione doganale è stata prevista con una parte basamentale interrata (60 cm) e da rete e pali metallici zincati a caldo soprastanti, opportunamente piegati e muniti di filo spinato secondo le prescrizioni ENAC, per un'altezza totale della recinzione di circa 2,60 m dalla quota del piano campagna.

Le superfici di terreno residue sono sistemate a verde con vegetazione bassa delimitate da elementi prefabbricati in calcestruzzo presso-vibrato. In prossimità della cabina ENEL (posta all'interno della centrale tecnologica) è previsto un accesso carrabile indipendente riservato agli operatori ENEL; tale area sarà separata rispetto al resto del lotto mediante recinzione.

CARATTERISTICHE ARCHITETTONICHE E FUNZIONALI

L'edificio è composto da quattro volumi distinti: quello della torre di controllo con la sala operativa a pianta circolare in posizione sopraelevata; quello impiantistico/operativo in posizione ovest (contenente le sale apparati, la sala regia e la sala E-Net), quello gestionale/tecnologico/logistico al centro (contenente uffici, magazzini, laboratori, relief, ecc.) e infine il blocco della sala riunioni/direzione ad est.

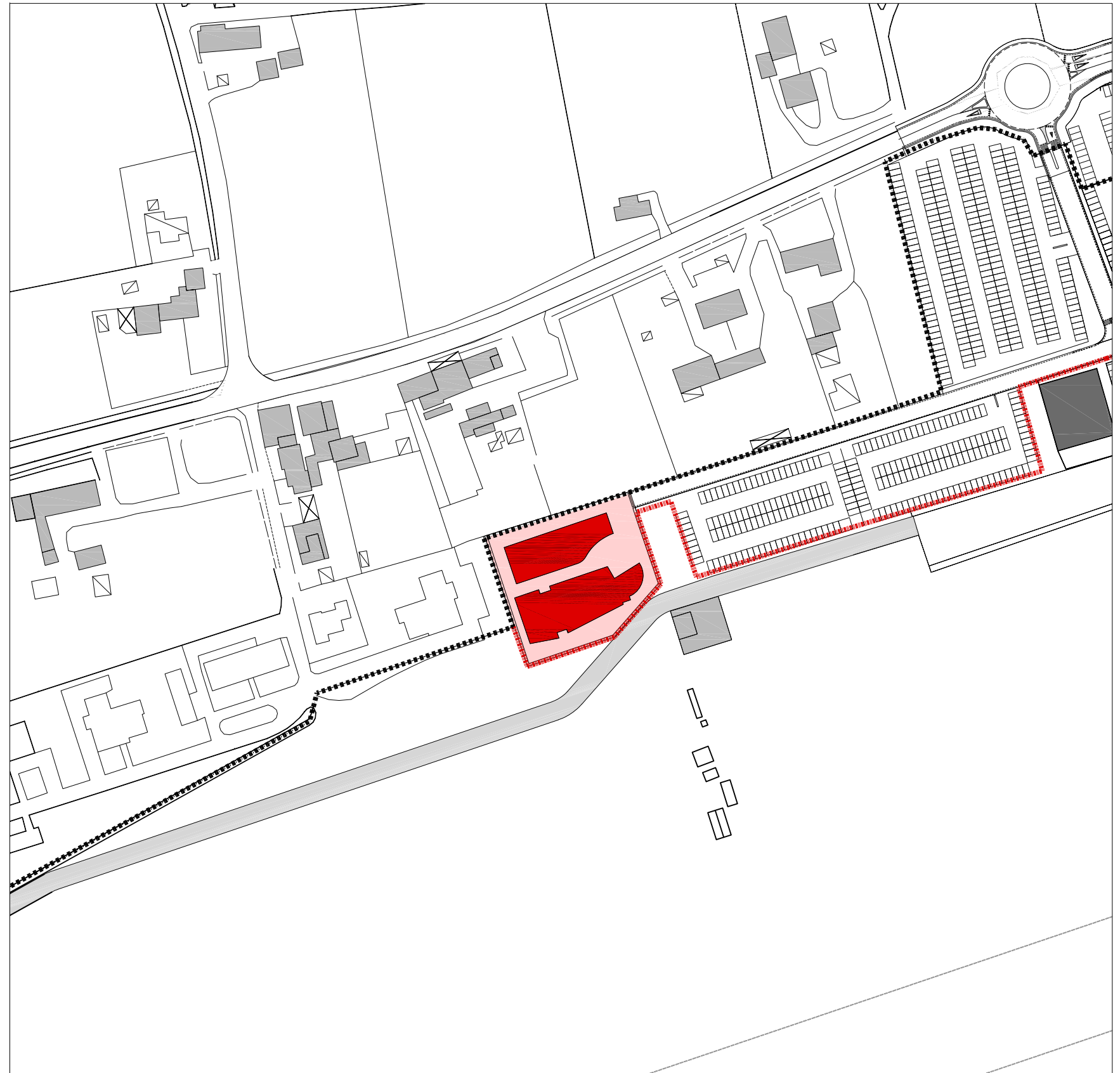
Il progetto si caratterizza per i costanti richiami al "genius loci", sia nella composizione architettonica che nella scelta dei materiali: dalle geometrie dell'architettura "Palladiana" (composizione modulare, porticati) ai rivestimenti in laterizio (già utilizzati sia per la realizzazione della nuova aerostazione del "Canova" che per quella del "Marco Polo di Venezia").

Il prospetto nord del blocco tecnico (land-side), orientato parallelamente alla direttrice della viabilità aeroportuale (e quindi parallelamente all'aerostazione e agli hangar limitrofi) è scandito dai tre volumi che compongono il corpo principale dell'edificio. Il prospetto principale (air side) è invece dominato da una teoria di colonnine di ispirazione "Palladiana" la cui direttrice (che non è parallela alla facciata) è orientata secondo la tangente finale del profilo curvilineo della sala riunioni, in modo tale da dare maggiore movimento al prospetto stesso e riprendere idealmente una forma in pianta "ad ala".

La pilastratura che "ingabbia" la facciata sud dell'edificio. Quest'ultima è caratterizzata da un sistema a "serra bioclimatica" (con pareti "ad accumulo") ottenuto attraverso vetrate a tutt'altezza disposte in modo tale da creare un'ampia intercapedine rispetto alle tamponature. Il corpo principale dell'edificio si articola con un sistema distributivo a corridoio centrale. L'atrio d'ingresso, con accesso sul lato land side e adiacente al fusto della torre, è completamente vetrato sia sul prospetto principale (air side) che sul prospetto laterale. Al piano terreno, sul lato land side (esposto a nord), sono situati il magazzino, il laboratorio e il blocco dei servizi igienici. Gli uffici amministrativi sono invece disposti lungo il lato air side. Quest'ultima facciata, orientata a sud, è caratterizzata da un sistema a "serra bioclimatica" ottenuta attraverso vetrate a tutt'altezza disposte in modo tale da creare un'ampia intercapedine rispetto alle tamponature. In prossimità dell'ingresso, adiacente al fusto torre, vi è il locale del quadro elettrico generale della TWR.

Al piano primo lo schema distributivo è simile a quello del piano terra. Sul lato nord vi sono i relief uomini/donne e gli uffici tecnici. La torre di controllo si presenta come una struttura a sviluppo verticale che eleva il piano di calpestio della sala operativa a 19,73 m. In tal modo il punto di osservazione del controllore in torre è posto ad una altezza di 20,85 m, dal suolo. Riguardo alla forma della sala operativa, si è optato per la soluzione a pianta circolare. Questa soluzione offre una serie di vantaggi rispetto all'alternativa a pianta ellittica, per la possibilità di ottenere pannelli vetrati di uguali dimensioni e la minimizzazione dei costi di realizzazione. In ogni caso questa scelta garantisce comunque la medesima visibilità in tutte le direzioni.

Le dimensioni delle sale consentono di ospitare quattro operatori (tre controllori ed un coordinatore). All'interno del fusto della torre si trovano le scale e l'ascensore che assicurano la distribuzione dei percorsi verticali fino al quarto piano, dove si trova la sala sottotorre; da qui è possibile raggiungere la sala operativa mediante un'altra scala curva, indipendente dalla precedente e situata lungo la parete nord della sala. L'alzata di tale scala è comunque mantenuta identica a quella della rampa interna al fusto delle TWR. Anche la distribuzione verticale dei collegamenti impiantistici e tecnologici trova spazio all'interno del blocco TWR.



Planimetria generale Scala 1:2.000

■ NUOVA COSTRUZIONE
 AREA DI INTERVENTO

COMMITTENTE :



AER TRE
Aeroporto di Treviso spa

PROGETTISTI :

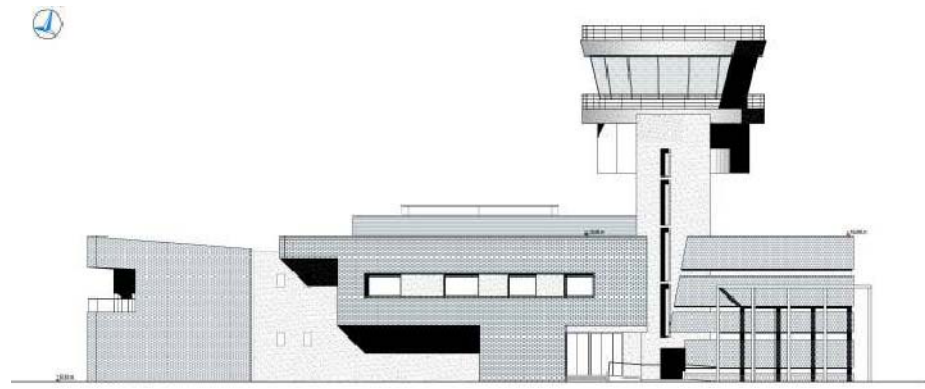
ONEWORKS

Via Statuto 11 20121 Milano, Italia
20121 Milano, Italia
T +39 02 655913.1 - F +39 02 655913.60
milano@one-works.com

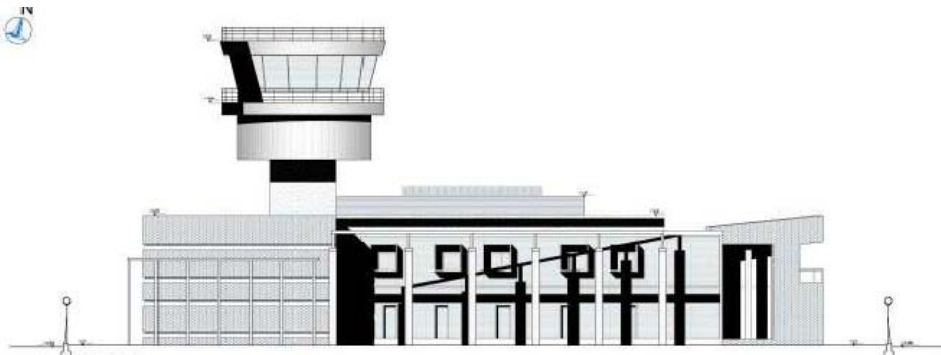
DATA : 11/08/2016

SCHEDA 2 - Nuova Torre di Controllo

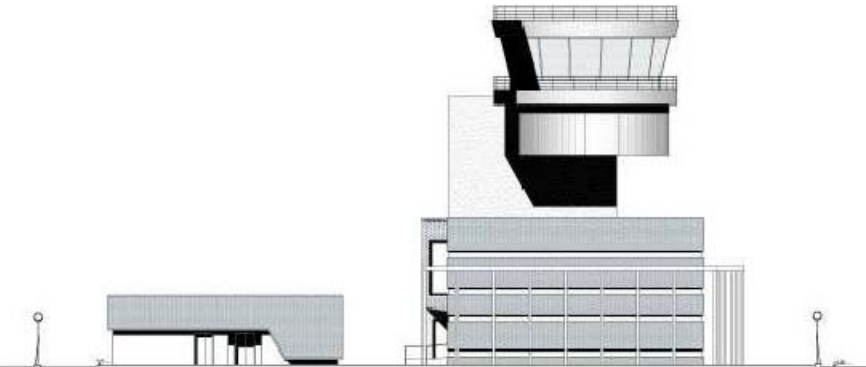
1 Prospetto Nord
scala 1:500



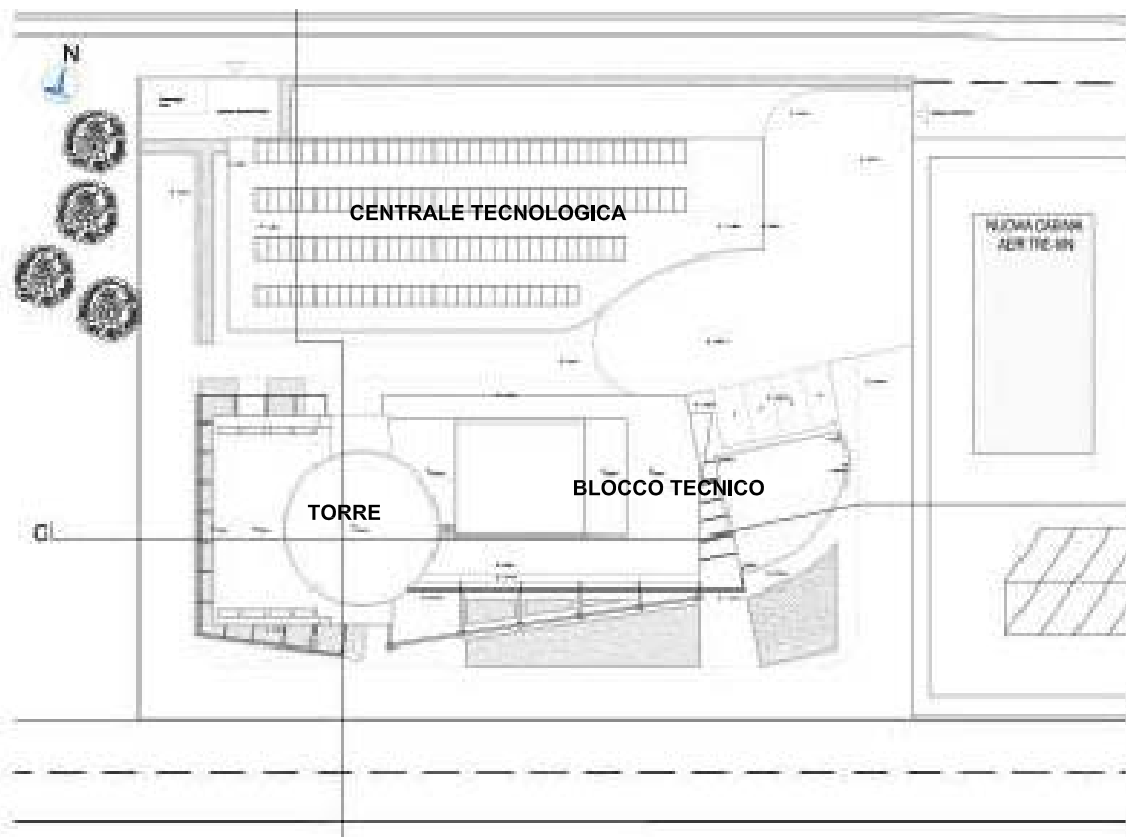
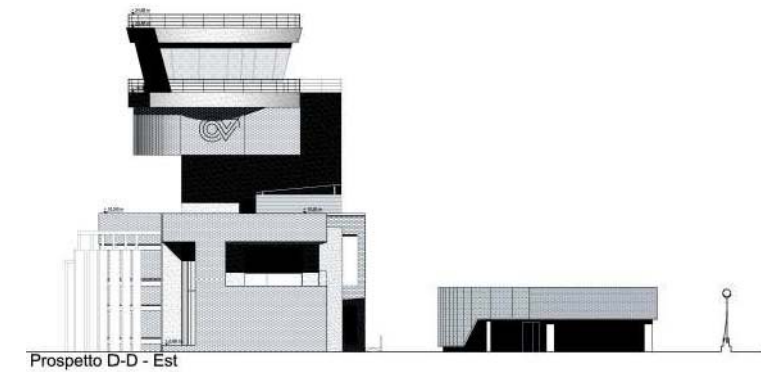
2 Prospetto Sud'
scala 1:500



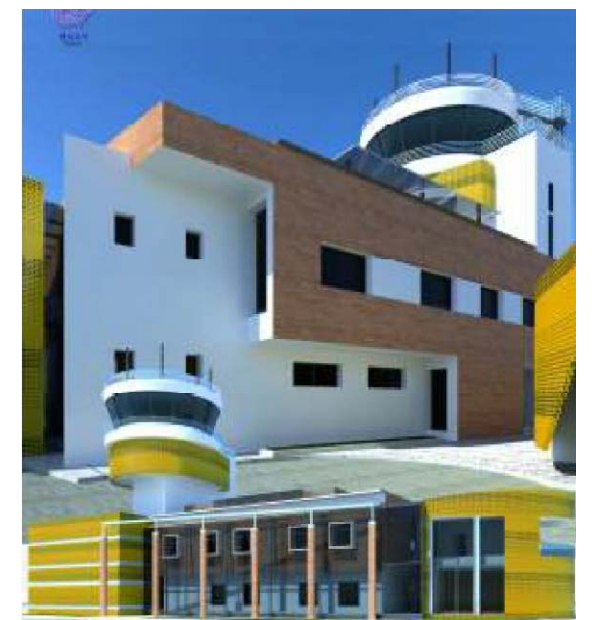
4 Prospetto Ovest
scala 1:500



5 Prospetto Est
scala 1:500



3 Pianta Piano Terra
scala 1:500



Progetto Tipo - rif. Progetto Preliminare ENAV - Vista